

北海道新幹線並行在来線対策協議会 第3回渡島ブロック会議 議事録

平成27年1月16日(金)13:30~14:20
渡島総合振興局 3階 入札室

(北海道交通政策局長)

- ただ今から「北海道新幹線並行在来線対策協議会第3回渡島ブロック会議」を開会いたします。開会にあたりまして、交通企画監の越前よりご挨拶申し上げます。

(北海道交通企画監)

- 交通企画監の越前でございます。本年もよろしく申し上げます。本日は、皆さん大変お忙しい中、北海道新幹線並行在来線対策協議会第3回目となります渡島ブロック会議にご出席いただき、ありがとうございます。
- さて、北海道新幹線開業まで、あと1年2か月余りとなりました。昨年12月からは、新幹線車両による試験走行も開始されておまして、いよいよ開業が間近に迫ってきたことを実感しております。
また、報道等でご存知かと思いますが、一昨日の14日になりますが、政府与党整備新幹線検討委員会におきまして札幌開業の5年前倒しが決定しました。
私ども道としましては、北海道新幹線開業戦略推進会議を中心としまして、開業に向けた気運醸成を図るPR活動をはじめといたしまして、二次交通の整備など、新幹線の開業効果を全道に波及・拡大させるための取り組みをこれまで以上に加速させていかなければならないと考えております。
- 一方、並行在来線の江差線（五稜郭・木古内間）につきましては、昨年8月にその運行を担う三セク鉄道会社を設立しまして、北海道新幹線との同時開業に向けまして、関係機関との協議・調整を進めているところでございます。
- 本日のブロック会議におきましては、北海道新幹線の建設促進等につきまして、新函館北斗・札幌間の工期短縮に向けたこれまでの動きや、北海道新幹線の開業に向けた取組についてご説明をさせていただきます。
- また、地域交通の確保方策に関しまして、身近な先行事例となります江差線（五稜郭・木古内間）の経営計画や三セク鉄道会社の概要、さらには昨年度のブロック会議でもご要望のあった鉄道廃止に伴うバス転換の実例を2件ご紹介させていただき、幅広く意見交換をさせていただきたいと考えておりますので、本日はよろしく願いいたします。

(北海道交通政策局長)

- 議事に入ります前に、お手元に配付しております資料の確認をさせていただきます。
 - ・資料1-1と1-2が、北海道新幹線の関係資料。
 - ・資料2が、本協議会の検討スケジュールの資料。
 - ・資料3-1から3-4までが、三セク鉄道会社関係の資料。
 - ・資料4が、ふるさと銀河線と江差線のバス転換の概要の資料。
 - ・資料5が、北海道新幹線のカウントダウンプログラムの資料となっております。

その後ろに、資料6と資料7と配付しておりますが、こちらは参考資料としておりますので、後ほどご覧いただければと思います。

- それでは、次第に沿って議事を進行したいと思います。以降の進行につきましては、越前交通企画監をお願いします。

(北海道交通企画監)

- それでは、次第に沿って進めさせていただきます。よろしく申し上げます。
まず、「3 北海道新幹線の建設促進等について」を事務局から説明させていただきます。

(交通政策局長)

～資料1-1と1-2により説明～

(北海道交通企画監)

- それでは、ただ今ご説明させていただいた内容につきまして、ご質問、ご意見等があれば、ご発言をお願いします。

(北斗市長)

- 確認をさせてもらいたいのですが、資料1-1の参考資料のほうの整備新幹線の取扱いに関する政府・与党の申合せですが、整備財源の内容が貸付料の前倒し収入を活用するということしか載っていません。新聞報道等によると、その他にも貨物調整金の使い方とか色々あるのですけれども、ここに載っていないのは何か理由があるのでしょうか。

(北海道交通政策局長)

- 財源についてですけれども、今、高谷市長からお話がありましたとおり、この度、財源を捻出するにあたって、貨物調整金制度の見直しということもあわせて発表されております。その内容につきましては、この資料（資料1-1 参考 資料整備新幹線の取扱いについて）で申し上げますと四のところに貨物調整金制度の見直しという項目が記載されているところですが、これまでの制度の見直しということで、結論から申し上げますと四のところの下から3行目ですが、貨物調整金につきましては、貸付料を財源とせず並行在来線に必要な線路使用料の確実な支払いを確保する新制度へ移行するといった言い方をしております。ただし、この新制度の具体的な中身については、まだ示されているところではないのですが、貸付料収入を新幹線の整備に充てる代わりに、これまで貸付料収入を充てていた貨物調整金制度について新たな制度に移行する、ただし、必要な財源は確保するということがここに明示されておりますので、私どもとしては、並行在来線の運行についても支障のないような財源確保が図られるものと認識しております。

(北斗市長)

- ありがとうございます。なぜこういう事を聞くのかというと、昨年12月にも同じように決定前の政府与党PTでこういった方向が示されるという新聞報道がありました。この報道の中では、貨物調整金を削減して財源を捻出するという記事しか載っていませんでしたので、この貨物調整金を減らされては、我々並行在来線を運営する会社としては非常に困るということで、前回、

道のほうに確認をしましたら、それはそれで別途用意しているから大丈夫だとの説明をいただきました。説明をいただいた別途用意しているということが、この前の新聞報道でもあったように、国が一般会計から同等額を別途支出するというのがそれに当たるのかということをお教えして欲しかったのです。

(北海道交通企画監)

- ただいま三戸部の方からお話をしましたけれども、貨物調整金制度の見直しとして、約1,530億円計上することとなっています。新着工区間の全線開業時点で貸付料を財源としないで、並行在来線に必要な線路使用料を確保する新制度に移行するとはかたでしていません。新聞報道上では、それが一般会計であるとか特例業務勘定なのかなど、色々な言い方をしておりますが、その中身については、今回の与党整備新幹線検討委員会の参考資料の中でも明確にはうたわれておりません。

(北斗市長)

- 国を疑うわけじゃないのですけれども、やはりこういったことはきちんとどこかで確認しておく必要があると思います。何かの機会でもよろしいので、よろしくお願いします。なぜ、こういう事を言うのかということ、当面は五稜郭・木古内間の問題となりますが、貨物調整金がどうなるのかは、いずれ皆様方に関わってくる問題にもなるので、これは他のところの問題だとは思わずに是非興味を持っていただきたいという事であえて申し上げました。よろしくお願いします。

(北海道交通企画監)

- 他にはございませんか。

(なし)

(北海道交通企画監)

- それでは、ただ今、新幹線を巡る動きを説明させていただきましたけれども、ここで協議会の今後のスケジュールを確認したいと思います。事務局から説明させていただきます。

(北海道交通政策局長)

～資料2により説明～

(北海道交通企画監)

- よろしいでしょうか。それでは、当面はこの資料2のスケジュールに基づきまして、引き続き調査研究を進めていきます。

次に、「4 並行在来線の地域交通の確保に向けた取組」としまして、「北海道道南地域並行在来線準備株式会社設立に向けた取組状況について」並びに「ふるさと銀河線及び江差線（木古内・江差間）の廃止に伴う代替バスへの転換について」を続けて事務局から説明いたします。

(北海道交通政策局長)

～資料3、資料4により説明～

(北海道交通企画監)

- それでは、ただ今、ご説明させていただいた内容につきまして、ご質問、ご意見等があれば、ご発言をお願いします。

(七飯町長)

- 私、経営安定基金の中身がよく分からないのですけれども、JR北海道に6,822億円の民営化になる時の赤字分を補てんする見合い分として基金がきていますが、五稜郭・木古内間の37.8キロを経営分離し、木古内・江差間でもバス転換をしました。私達の函館・小樽間はもっと長い距離となりますが、JRとしてはこの区間の経営安定化基金はかからなくなるのではないのでしょうか。今はJR北海道から幾らかのお金がきていますけれども、経営安定化基金は国からいただいたものですから、例えば国庫にお返しをして、国が道南いさりび鉄道に37.8キロの赤字分のための基金としてお渡しして、運営していただくということは検討したことがあるのでしょうか。検討できるものなのかどうかも私には分かりません。でも、検討すべき内容のような気がしてならないのです。北海道としては取締役も出しているのですから、そういったことを検討しているのかをお聞かせください。

(北海道交通政策局長)

- 経営安定基金については、それぞれ設置した時の目的がございます。JR北海道は今お話しただきましたとおり6,800億円程度、これは国鉄から経営分離をしてJR北海道となった時に経営安定のための基金として設定されたものですけれども、その設定当時は、果実・利子が7.2パーセント程度の利子を想定しておりまして、年間500億円の果実が生じるということで設定された基金となっております。その後、利率が下がったこともありまして、一時期は果実が250億円程度まで下がっておりまして、そういった意味でもJR北海道としては大変厳しい経営を強いられてきたということがあります。この枠組みは、こうした国鉄からJRとして分離した時の枠組みと理解しておりまして、この経営安定基金と今回の新幹線開業に伴う並行在来線とは別の課題と考えております。

新幹線開業に伴う経営分離については、新幹線建設に関して地元が同意をするかどうかという時に、JR北海道が経営分離をするということを前提として、私ども地元として同意をしたという経緯があります。その時は、当然、経営分離をした後について、どのような運行形態をとるのか、鉄道として維持するのかバスに転換するのか、様々な選択肢がある中で地元との協議がある中、江差線の五稜郭・木古内間については鉄道で存続するという選択肢に至った訳ですが、そこはあくまでもJR北海道としては新幹線開業に伴って、前提条件として付した経営分離ですから、そこに対しては、実はJR北海道本体が持っている経営安定基金の活用ということにはならないというのが基本的な考え方であると考えております。

- 並行在来線につきましては、先ほど高谷市長からもお話がありました。並行在来線の安定的な運営のためということで、JR貨物が走行しているところについては、貨物調整金制度という新たな仕組みを作りまして、貨物列車の走行に関わる必要な費用については、JR貨物から使用料という形でいただくという仕組みが今出来ています。

実は先ほどご説明しました道南いさりび鉄道の収支予測の中で10年間23億円の公的負担のお話をしましたが、貨物列車の走行だけですと、ほとんどがJR貨物からの線路使用料で運行可

能な状況となっております。旅客運行をすることに伴って、それだけの赤字が生じるということになりますので、その部分は地元として、どこまで負担をするのかということを含め、どのような形で維持をしていくのかということ協議をして決めていくことになるかと思えます。

また、先ほどお話の中で出てきた「ちほく高原鉄道」、こちらはまた違った状況がありまして、昔、特定地方交通線ということで、国鉄時代に廃止対象となった路線については、当時転換交付金という廃止に伴った交付金が国から交付されておりまして、この国から交付された特定地方交通線の転換交付金を財源として地元で経営安定のための基金を積み上げることが出来ましたから、この財源を活用してバス転換の際にも初期投資に充てたということになっております。

(七飯町長)

- 私の記憶では、JR北海道は2,500キロくらいの距離数で6,800億円という基金をいただき、その運用利息を赤字補てんに充てるとのことでした。確かに、今はゼロ金利の時代ですから、一時期その利息が250億円まで下がるということもあるわけですが、仮に函館・小樽間については、JR北海道の営業距離数の約1割もありますよね。この区間を経営分離したら、JR北海道は使わないことになります。JR貨物はこの区間を使って、線路使用料が支払われるということですが、経営安定基金はどうなるのですか。坊主丸儲けみたいな気がしてならないのですけれども。極端に言えば、JR北海道が2500キロ全て列車を通さなくなれば、6800億円どうなるのですか。

(北海道交通政策局長)

- 経営分離されるのは、基本的に新幹線と並行して走る在来線の部分ですから、当然、在来線についてはJR北海道が運行しなくなります。その区間は、JR北海道としては新幹線を運行しますが、毎年度その区間の貸付料という形でJR北海道が負担するという仕組みになっています。ですから、JR北海道が運行する区間が、例えば函館・小樽間の約290キロは、在来線が経営分離されますが、その区間をJR北海道としては新幹線という形で走行することになりますので、全体のキロ数自体が大きく減るということにはなりません。その分の負担は、貸付料という形でJR北海道が負担する仕組みとなっております。

(七飯町長)

- 経営安定基金は、新幹線を運行するための基金ではないですよ。基金は、JR北海道がその路線を維持していくにあたって、多分赤字になっていくだろうから、その補填のためのお金だと思うのです。新幹線がどれくらいの利益をあげるのかは分かりませんが、その新幹線を運行するための基金ではないはずですよ。

(北海道交通政策局長)

- 新幹線だけではなく、JR北海道全体の経営安定のための基金ということですから、新幹線も、新幹線が走行していない区間の在来線も含めたJR北海道全体の経営安定のために積まれた基金ということになっております。ただし、さきほどお話をしましたとおり、新幹線が走行する区間については、新幹線と並行して走る在来線について、経営分離するのかしないかという判断はJR北海道側にありまして、その判断について、地元が同意するか否かを含めて新幹線建設の地元同意ということになります。

我々としては、経営分離するという事に同意した上で新幹線建設が始まっておりますので、その区間は確かにJR北海道が並行在来線を運行しないのですが、それに代わって新幹線の運行に関わるということですから、JR北海道が運行する全体距のキロ数が大きく変わるわけではありません。

(七飯町長)

- 極端に言いますけれども、JR北海道が全体の半分の1, 250キロの運行をやめて残りの鉄道施設を維持していきますということになったら、その分のお金がかからないですね。

(北海道交通政策局長)

- 新幹線につきましては、先ほどお話したとおり、JR北海道は貸付料という形で維持管理に関わる経費を負担していただくということになるのですけれども、並行して走る在来線についての維持管理はJR北海道で行わなくなります。ただし、概ね2,500キロという走行距離は、新幹線を含めた全体の距離数が大きく減るわけではありません。逆に並行在来線と新幹線の両方をJR北海道が運行することになると、新幹線の分の営業距離数が伸びることになります。ですから、そこは並行在来線の部分の経営分離という考え方の中で、JR北海道が運行する区間については経営分離した部分以外となります。

(七飯町長)

- 大変申し訳ありませんが、ちょっと理解できないですね。

(北海道交通政策局長)

- 先ほど例であげました江差線(木古内・江差間)は、並行在来線ではなく在来線の廃止なので、ここは9億円という支援をJR北海道が負担をしてバス転換をしたということです。そういった意味では、江差線(木古内・江差間)については、JR北海道全体としての営業キロが減ったということになります。新幹線については、あくまでも新幹線と並行して走っている在来線を経営分離するという事です。

(七飯町長)

- しかし、現在走っているものにお金がかからなくなるのでしょうか。国は、お金がかかるから基金を運用して、その利息で頑張ってくださいということですね。新幹線は違うのではないのでしょうか。

(北海道交通政策局長)

- ですから、新幹線については、貸付料という形でJR北海道が負担をするということです。

(七飯町長)

- でも、貸付料については、施設を使うのだから当たり前の話ではないでしょうか。使わなくなった在来線の路線に対する基金をどうするのかということです。この場で議論することではないのかもしれませんが、そういったことを8割出資している北海道が深く議論していかないといけません。私は理解できません。人の財布に手を突っ込む嫌な話ではありますが、けれども、

何か変な感じがしませんか。何でお金がかからなくなる路線のための基金を次に運行する会社に分配してくれないのかなと思うわけです。誰も使わないで廃止する路線なら良いと思うのですけれども。

(北海道交通企画監)

- 並行在来線の部分と新幹線の部分の話がありまして、新幹線の部分については、J R北海道が運行するわけですが、その維持管理に要する費用は貸付料という形で鉄道運輸機構のほうに返す、支払うという仕組みになっています。

(七飯町長)

- 貸付料は新幹線の収益で支払うのでしょうか。今走っている並行在来線の分にはお金がかからないわけですね。

(北海道交通企画監)

- J R北海道としては、在来線の部分がかからなくなるが、新幹線の分はまた鉄道運輸機構に支払うこととなります。

(七飯町長)

- いや、新幹線の貸付料がかかるのは分かりますが、古い線路の維持管理とごちゃ混ぜになっていませんか。古い線路の維持にはお金がかかるのでしょうか。だから6, 800億円もの基金をくれたのでしょうか。その運用利益できちんと保線していってくださいということではないのでしょうか。私はそんな気がしてなりません。

(北海道交通企画監)

- 先ほど三戸部局長が説明したとおり、経営安定化基金は、国鉄の分割民営化の時にJ R北海道、J R四国、J R九州のいわゆる三島会社の赤字が見込まれていたことから、三島会社収益体制に合わせて基金が積まれて、その果実によって経営を安定するようにとのスキームでできたものです。

(七飯町長)

- 2, 500キロのために6, 800億円が積まれたのでしょうか。J R北海道が運行しなくなったらどうなるのですか。何も赤字にならないじゃないですか。新幹線の赤字を補てんするためにあるのでしょうか。基金には新幹線の運行赤字を補てんする意味があるというならば分かるのですが。

(北海道交通企画監)

- その頃は、まだ北海道新幹線も認可されていない頃なので。あくまで、J R北海道の経営安定を目的とした支援です。それと、新幹線が開業するときに並行する在来線を切り離すということは別のスキームになります。

(北斗市長)

- 我々も経営安定基金のところまではやらなかったけれども、江差線については赤字なのだから、JR北海道は赤字が無くなって、その赤字を我々が引き継ぐのだから、JR北海道は経営が楽になるのでしょうか、なおかつ新幹線が開業しても儲かるのでしょうか、そうであれば何とかならないのですかと言う話ですが、それは全然通用する話ではないのです。今、言ったとおり、在来線のための経営安定基金ではないので、新幹線を含めたJR北海道全体のもので。

(鹿部町長)

- 私達は、在来線の経営分離についてハンコを押しているのです。

(七飯町長)

- 私がハンコを押したときは、経営安定基金が一定程度くると思っていました。だって、そこにお金がかからなくなるのですから。非常に分かりづらいと思います。

(北海道交通企画監)

- 経営安定基金は、並行在来線の赤字に直接あてる仕組みにはなっていません。JR北海道からは、何かしらの別の支援をいただいています。

(七飯町長)

- それは当然だと思います。赤字になる路線を引き継ぐのですから。その赤字の分の基金を一緒によこせば良いじゃないですか。

(北海道交通政策局長)

- 結局、JR北海道におけるトータルの事業運営がどのように進められるかというところに尽きると思うのですが、実際6,800億円の経営安定基金では不足するというので、国はさらに2,000億円程度に関わる果実分、毎年約50億円の上乗せをしております。それでやっと事業として成り立っている状況です。経営安定基金で十分黒字化出来るということになれば、今お話があったように、どんどん国に財源を返していく、そしてその財源を並行在来線に回していただくことも考えられるかと思いますが、現状で申し上げると、今の6,800億円の基金では不足していて、さらに2,000億円程度を国で積み増しをして、何とか経営を成り立たせている状況にありますから、そういった状況が改善されなければ経営安定基金を国に返すということにはならないですし、その財源を並行在来線の支援に回すということは現実的には難しいことかと思っております。

(七飯町長)

- それじゃ、JR北海道の経営努力は足りないですよ。だからいつまでたっても民間になれないのです。

それにしても、私はどうしても経営安定基金の仕組みが納得できないのです。もう少し勉強しなければならぬと思っています。たしか下部会議もありましたので、そこでしっかり議論しているのかということです。その議論の経過を聞けば、納得できるのかもしれませんが。

(北海道交通政策局長)

- 分かりました。それでは、そういった財源確保策につきまして、幹事会等の中で勉強させていただきたいと思います。

(北海道交通企画監)

- よろしいですか。他にご意見等はございませんか。

(なし)

(北海道交通企画監)

- それでは、私ども事務局から用意させていただいた議題は以上でございますけれども、最後にその他として、全体を通じまして何かございませんか。

(なし)

(北海道交通企画監)

- 特になければ、以上をもちまして本日のブロック会議を終了させていただきます。ありがとうございました。

(注) J R各社が鉄道運輸機構に支払う新幹線の貸付料の算定には、経営分離される並行在来線の赤字解消分も含まれる。

- ・参考HP (国土交通省運輸審議会公聴会 東日本旅客鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社からの鉄道の特別急行料金の上限設定認可申請事案に関する公聴会における質問に対する回答 11P) http://www.mlit.go.jp/page/unyu00_hy_000040.html

- ・新潟県HP (参考2 新幹線貸付料の内訳)
http://www.pref.niigata.lg.jp/HTML_Article/664/856/keieikeikaku_sankou_0.pdf